FACE À FACE COUSINS GERMAINS

Par Aurél Ranéa, photo Yud Pourdieu le Coz

BMW
F 800 R
7 990 € (modèle essayé 9 210 €)
84 ch à la roue
205 kg tous pleins faits

HUSQVARNA
NUDA 900
9 990 €
100,9 ch à la roue
196 kg tous pleins faits

UN FAUX AIR DE FAMILLE

On peut partager certains gènes, **être de la même famille** et n'avoir pourtant **rien en commun.** C'était le cas de Philippe (acteur) et François (ministre) Léotard, par exemple. Et accessoirement de la Husqvarna Nuda 900 et de la BMW F 800 R…

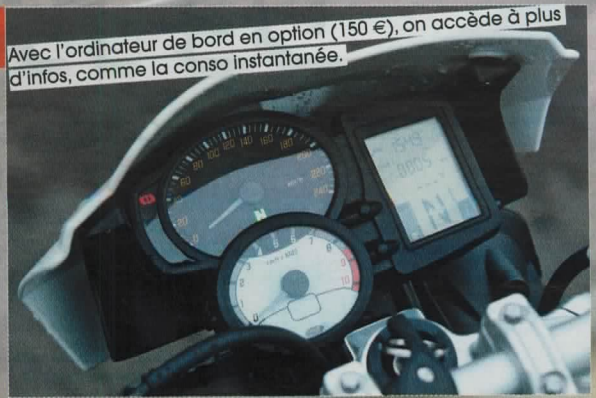
Leurs moteurs ont la même architecture, un twin parallèle, dont l'un a d'ailleurs servi de base pour développer l'autre. Leur cylindrée est proche : environ 800 cm³. Mais les comparaisons entre la BMW F 800 R et la Husqvarna Nuda 900 pourraient s'arrêter là. Car à y regarder de près, de loin et même en enfourchant ces deux "cousines" éloignées, on ne fait qu'allonger la liste de leurs différences.

Ah, la famille...

Julia Roberts est une star internationale. Son frère Eric a plutôt enchaîné les séries B et quelques gros navets (*Best of the best*, une vraie pépite !). Comme quoi, être de la même famille n'implique pas des prestations égales. Quid du cas de la Nuda et de la F 800 R qui, depuis le rachat de Husqvarna par BMW (2007) possèdent de forts liens de parentés ? Eh bien, à première vue, on pourrait croire que l'italienne a tout piqué à sa cousine bavaroise. Sa paire de jantes, son bras oscillant, son bloc moteur. Quant au cadre, la Nuda n'a pas opté pour le double poutre en alu de la F 800 R, mais elle s'est inspirée du treillis du trail F 800 GS. OK, on reste dans la famille, mais ça souligne déjà une différence de taille. Et il y en a d'autres ! Allure taillée à la serpe, radicale et minimaliste pour la Husqvarna contre réservoir bombé, grosse selle et double optique de phare asymétrique du côté de la BMW. Fourche inversée contre ensemble télescopique traditionnel. Etriers à fixation radiale contre étriers standard (même si tous sont de marque Brembo). Empattement long, mais chasse et angle de chasse réduits pour la F 800 R, l'inverse sur la Nuda. Et la liste continue, sur des points comme le poids (205 kg pour la F 800 R contre 196 kg pour la Nuda), la hauteur de selle (800 contre 870 mm) ou encore la capacité du réservoir (16 et 13 l). Les moteurs ? Si les carters affichent un indiscutable air de famille, ils semblent que leurs entrailles soient bien différentes : cylindrée, pistons, bielles, soupapes, arbres à cames, échappement et même boîtier électronique (voir encadré p. 38) diffèrent. Là, c'est sûr, on commence à avoir des doutes sur le degré de parenté de nos deux motos.

BMW F 800 R

1 On trouve un amortisseur de direction sur la F 800, bien que la moto soit un modèle de stabilité. 2 Les accès aux réglages de l'amortisseur sont très faciles. Un bon point.



Avec l'ordinateur de bord en option (150 €), on accède à plus d'infos, comme la conso instantanée.

LES CONDITIONS DE L'ESSAI

Environ 600 kilomètres entre Troyes, Paris et la vallée de Chevreuse, avec pas mal de pluie au programme. La Nuda affichait à peine 400 km au départ et était chaussée en Metzeler Sportec M5. La BMW, quant à elle, annonçait 1 500 km et possédait des Michelin Pilot Power.

Le réservoir bombé donne des rondeurs à la BMW, mais son poids est à peine supérieur à 200 kg.

ON AIME

- L'incroyable stabilité du châssis
- Le confort, selle et suspensions
- La puissance du freinage
- La prise en main évidente

ON N'AIME PAS

- Le moteur peu expressif

FACE À FACE COUSINS GERMAINS

Et les choses ne vont pas s'arranger une fois en selle. Contact, démarreur, coup de gaz… La F 800 R s'éveille gentiment quand la Nuda vous harcèle déjà de sa voix rauque et de ses montées en régime bondissantes. Sans parler du confort de selle. Pas la peine de faire 500 km pour savoir que la fine planche à découper de l'italienne va rapidement vous tanner le cuir. Et si vous devez trimballer un passager, arrangez-vous pour que cela soit quelqu'un que vous n'aimez pas tellement. Car au vu de la place offerte par le strapontin, il y a des chances que votre balade se termine en dispute. Du côté de la BMW, c'est l'inverse. Vous voilà bien encastré dans une assise large et profonde, idéalement bloqué par un léger dosseret. Quant à votre passager, il dispose d'un confort équivalent au vôtre tout en bénéficiant de vraies poignées de maintien (une chose plutôt rare dans la gamme des roadsters de moyenne cylindrée).

Pur SM, pur roadster

Côté comportement, là encore, pas la peine de rouler des centaines de kilomètres pour saisir les différences. La remontée de notre parking souterrain (soit environ 100 m et 8 virages à droite !) suffit déjà pour se rendre compte que la BMW est un roadster ; et la Nuda un gros supermotard : position de conduite haute et droite, guidon très large et un train avant qui engage dans les virages serrés, un peu à l'image de celui de l'Hypermotard 1100 Ducati. Soit une moto déstabilisante au premier abord, qui nécessite du temps pour bien l'avoir en main et exige un mode d'emploi particulier. Tout le contraire de la F 800 R, en somme. Qui vous rassure d'emblée par sa position de conduite naturelle, vous procure une confiance réelle dès les premiers virages et qui, après 500 m à son guidon, vous donne l'impression que cela fait dix ans qu'elle partage votre quotidien. Une bien sage compagne, cette BMW. Trop, peut-être, pour un prétendu roadster…

Simple ou excitant

On ne va pas s'étendre sur le chapitre autoroutier. La F 800 R ne s'en sort pas trop mal, grâce à son léger déflecteur et son gros réservoir, qui offrent tous deux un minimum de protection. La Nuda, bah, regardez sa ligne et vous comprendrez par vous-même qu'une moto si dépouillée ne peut être taillée pour les voies rapides. Jusqu'à 130-140 km/h, c'est déjà sportif, mais ça passe à peu près. Plus vite, il faut s'accrocher aux branches et se coller contre le réservoir. A noter qu'à haute vitesse (un peu plus de 200 km/h, mesure réalisée sur route fermée par un pilote professionnel blablabla…), l'italienne a fait preuve d'une étonnante stabilité. Une tenue de route de qualité qui, d'une

C'est sommaire (un seul trip kilométrique), mais l'essentiel est là. En étant tatillon, on aurait bien aimé une jauge à essence tout de même.

HUSQVARNA NUDA 900

1 Le mordant du frein avant est un peu violent. Mieux vaut y aller mollo quand les conditions d'adhérence sont limites. 2 Héritage du tout-terrain, le bouchon de réservoir n'est pas monté sur charnière.

Difficile de faire plus épuré. On aperçoit le cadre tubulaire inspiré par celui de la BMW F 800 GS.

ON AIME

- Le moteur souple et plein de caractère
- L'allure épurée
- Le gabarit riquiqui
- Le rayon de braquage

ON N'AIME PAS

- Le confort de selle
- La prise en main pas évidente

Une vue qui permet de bien comparer les gabarits, la position des guidons et la largeur des selles. On comprend vite que F800 R et Nuda ne chassent pas sur les mêmes terres.

certaine manière, se retrouve aussi dans les portions sinueuses. Je dis d'une certaine manière, car il faut laisser le temps à la Nuda de vous convaincre. Passer au-delà des premières impressions négatives : le fait qu'elle offre peu de feeling quand l'adhérence est précaire, que le train avant sautille comme un cabri sur les successions de bosses, vous laissant craindre un bon vieux guidonnage de derrière les fagots.

La prise du frein avant est ferme, le puissant mordant vous pousse à la prudence et, si vous avez le malheur de garder un doigt sur le levier droit en entrée de virage, la moto refusera de tourner.

Tout l'inverse d'une BMW qui vous rend la vie simple. Qui déjoue les pièges de la route à votre place. Mais pourquoi, alors, persévérer au guidon de la Nuda ? Qu'est-ce qui donne envie d'aller voir plus loin, d'apprendre le mode d'emploi de cette machine ? Son moteur, tout simplement. Il est difficile de croire que le si peu expressif twin parallèle de la F 800 R ait servi de base à cet enchanteur moulin germano-italien. C'est vif, plein, explosif à partir de 5 000 tours, joueur, joyeux… On s'amuse à mettre des coups de gaz, pour rien, comme ça. Juste pour avoir la banane. Pour sentir ce petit bond en avant accompagné d'un broaaap bien viril. Evidemment, un tel caractère ludique vous pousse un peu à faire le con. A partir en roue arrière à la moindre occasion, à vous faufiler entre les voitures, à rouler un poil plus vite que vous ne l'auriez fait avec une machine moins fun, comme peut l'être la BMW.

Et c'est là que vous découvrez le vrai visage de la Nuda. Une machine plus apte à l'attaque que sa cousine teutonne, qu'il faut certes violenter mais qui se montre alors bien plus précise dans ses trajectoires (un vrai scalpel sur des portions roulantes et propres), plus agile et bien plus véloce au moment de remettre les gaz. Certes, nos deux montures sont cousines. Possèdent des gènes communs. Sauf que l'une illustre à merveille la rigueur allemande (BMW), quand l'autre possède ce subtil piquant italien (Husqvarna). A vous de voir quelles origines vous plébisciterez… ●

DONNÉES CONSTRUCTEURS

	BMW F 800 R	HUSQVARNA 900 NUDA
Prix clés en main	**7 990 €**	**9 990 €**
Coloris	**blanc, gris, gris-rouge**	**noir**
Garantie	**2 ans, pièces et m.-o.**	**2 ans, pièces et m.-o.**
Importateur	**BMW France, tél. : 01.30.43.93.00, www.bmw-motorrad.fr**	**Royal Moto France, tél. : 03.25.43.37.37, www.husqvarna-motorcycles.com/fr**

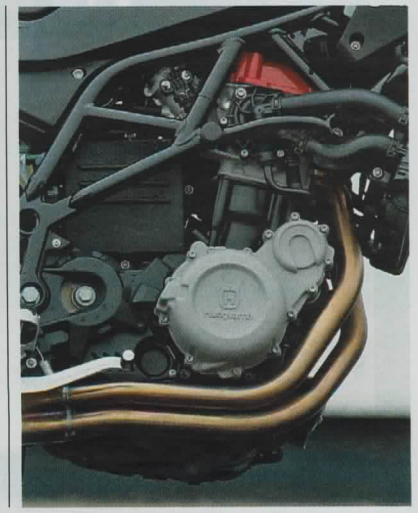
FICHE TECHNIQUE

MOTEUR		
Type	bicylindre en ligne, 4-temps refroidi par eau	bicyclindre en ligne, 4-temps refroidi par eau
Distribution	2 ACT, 4 soupapes par cylindre	2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	798 cm³	898 cm³
Alésage x course	82 x 75,6 mm	84 x 81 mm
Puissance maxi	87 ch à 8 000 tr/mn	105 ch à 8 500 tr/mn
Couple maxi	8,8 mkg à 6 000 tr/mn	10,2 mkg à 7 000 tr/mn
Alimentation	injection électronique	injection électronique
Boîte de vitesses	6 rapports	6 rapports
Embrayage	en bain d'huile, commande hydraulique	en bain d'huile, commande hydraulique
Transmission secondaire	par chaîne à joints toriques	par chaîne à joints toriques
PARTIE-CYCLE		
Cadre	périmétrique en alu	treillis tubulaire en acier
Suspension avant	fourche télescopique, Ø 43 mm	fourche Ø 48 mm
Débattement avant	125 mm	210 mm
Suspension arrière	mono-amortisseur	mono-amortisseur
Débattement arrière	125 mm	180 mm
Frein avant	2 disques flottants Ø320 mm, étriers 4 pistons, ABS en option	2 disques Ø 320 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale
Frein arrière	1 disque Ø 265 mm, étrier 1 piston	1 disque Ø 265 mm, étrier 1 piston
Pneus	120/70 x 17 ; 180/55 x 17	120/70 x 17 ; 180/55 x 17
Poids	199 kg tous pleins faits	195 kg tous pleins faits
Réservoir	16 l	13 l
ENTRETIEN		
Vidange	tous les 10 000 km	tous les 10 000 km
Jeu aux soupapes	tous les 20 000 km	tous les 20 000 km
LES PRIX DES CONSOMMABLES D'ORIGINE (TTC)		
Filtre à air	18,39 € tous les 10 000 km	23,92 € tous les 10 000 km
Filtre à huile	14,59 € tous les 10 000 km	12,15 € tous les 10 000 km
Plaquettes avant	142 € les 2 jeux	143,60 € les 2 jeux
Kit-chaîne	203 €	225,80 €
LE PRIX DE LA CHUTE (TTC)		
Levier d'embrayage	60 €	65,80 €
Rétroviseur	61 €	19,95 €

La Nuda, un sacré bon caractère

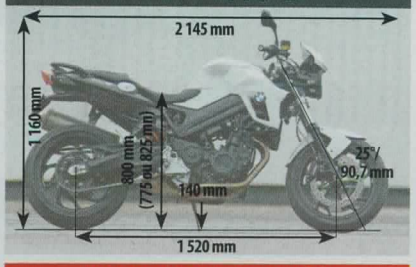
Comment, en partant d'un bicylindre en ligne vaillant mais peu sexy, Husqvarna réussit le tour de force de proposer un moteur aussi souple que caractériel ? Réponse en partant des modifications faites sur le bloc de la F 800 R.

> Cylindrée qui passe de 798 à 898 cm³, par accroissement de 2 mm de l'alésage et une course augmentée de 5,4 mm.
> Calage du vilebrequin de 360 à 315°.
> Nouveau joint de culasse haute compression.
> Pistons et bielles modifiés pour accueillir un nouveau vilebrequin.
> Arbres à cames recalibrés.
> Taux de compression de 12:1 porté à 13:1.
> Soupapes d'admission et d'échappement de plus gros diamètres (Ø 33 et 28,5 mm).
> Gestion électronique revue avec deux mappings disponibles.
> Ligne d'échappement adaptée.

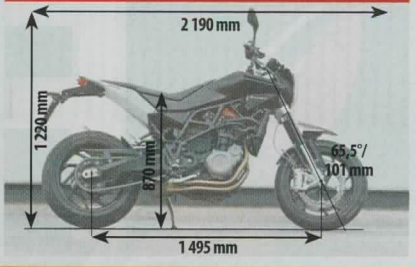


	BMW F 800 R	HUSQVARNA 900 NUDA
PUISSANCE mesurée au vilebrequin	92 ch à 8 500 tr/mn	110 ch à 8380 tr/mn
COUPLE mesuré au vilebrequin	8,9 mkg à 5 845 tr/mn	10,4 mkg à 6 700 tr/mn
POIDS avec pleins	205 kg	196,4 kg
LES PERFORMANCES MESURÉES PAR MOTO JOURNAL		
ACCÉLÉRATIONS		
De 0 à 100 km/h	3"66	3"56
De 0 à 140 km/th	6"12	5"58
REPRISES SUR LE DERNIER RAPPORT		
De 60 à 100 km/h	4"	4"1
De 100 à 140 km/h	5"	4"5
ÉTALONNAGE COMPTEURS		
Vitesse affichée (réelle)	50 (49), 90 (88), 110 (108), 130 (130)	50 (51), 90 (89), 110 (110), 130 (130)
CONSOMMATION		
Moyenne durant l'essai	5,35 l/100 km	5,85 l/100 km

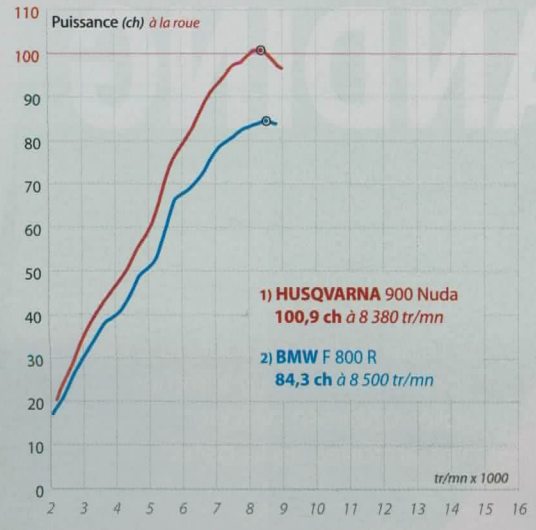
BMW F 800 R

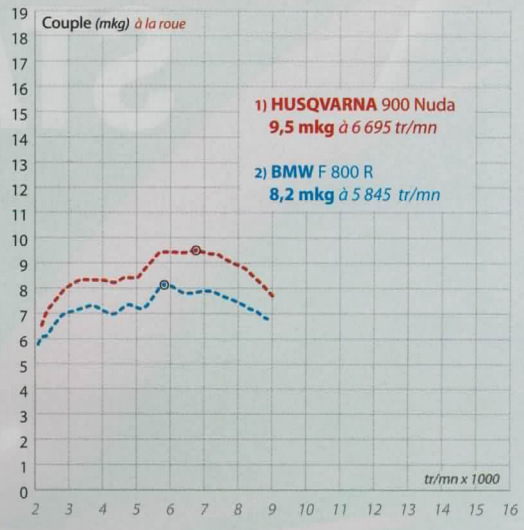


HUSQVARNA 900 NUDA



PUISSANCES ET COUPLES MESURÉS PAR MJ





En voyant ces courbes, difficile de croire que les bases moteur sont communes entre la Nuda et la F 800 R. Que cela soit au niveau du couple (supérieur et disponible plus tôt) ou de la puissance (18 chevaux d'écart au vilo !), il n'y a pas photo entre nos deux rivales. A noter qu'en comportement, la Husqvarna s'est aussi montrée plus souple à bas régime. Reprenant sans à-coups là où la BMW avait tendance à s'étouffer un peu. Que du mieux pour le bloc de la Nuda, le tout pour une consommation à peine supérieure.

Puissances et couples mesurés sur un banc Mi Systems chez Vince Préparation, 48, rue du Petit-Pont, 78320 La Verrière, tél. : 01.34.61.49.30 ; www.vincepreparation.fr

ÉQUIPEMENTS ✔ DE SÉRIE / ✕ NON PROPOSÉS

	BMW F 800 R	HUSQVARNA 900 NUDA
Témoin de réserve	✔	✔
Témoin de température moteur	✔	✔
Deux partiels	✔	1
Jauge d'essence	✔	✕
Warnings	✔	✔
Horloge	✔	✔
Indicateur de rapport engagé	✔	✔
Antipatinage	✕	✕
Mapping réglable	✕	✔
Levier de frein réglable	✔	✔
Amortisseur de direction	✔	✕
Freinage ABS	o	✕
Commandes tdb au guidon	✔	✕

NOS NOTES

	BMW F 800 R	HUSQVARNA 900 NUDA
MOTEUR	★★★★☆	★★★★★
PARTIE-CYCLE	★★★★☆	★★★★☆
VIE À BORD	★★★★☆	★★☆☆☆
BUDGET	★★☆☆☆	★☆☆☆☆

NOTRE VERDICT

Départager nos deux montures est un jeu d'enfant. En revanche, établir un classement est un vrai casse-tête. Tout dépend, ici, de ce que vous attendez d'une moto. Fun, pêchue, exclusive, supermotard… ? Optez pour la Nuda. Pratique, facile, vaillante, voire routière… ? C'est la F 800 R. D'ailleurs, cette dernière, face à ses pétillantes rivales Street Triple ou Z 750, gagnerait à adopter le twin de la Husqvarna. Une sorte de F 800 RR qui, au milieu d'un châssis diablement rigoureux, posséderait enfin un moteur digne de son rang de roadster. Et ne perdrait rien de ses qualités routières.

CLASSEMENT FINAL	BMW F 800 R	HUSQVARNA 900 NUDA
	1re EX AEQUO	1re EX AEQUO